

50X1-HUM

FORM NO. 51.61
MAY 1949CLASSIFICATION SECRET/CONTROL - U.S. OFFICIALS ONLY
SECURITY INFORMATION

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

REPORT

INFORMATION REPORT

CD NO.

COUNTRY East Germany

DATE DISTR. 15 January 1953

SUBJECT Unruh und Liebig Prospectus

NO. OF PAGES 1

PLACE
ACQUIREDNO. OF ENCLS. 1 Pamphlet in
(LISTED BELOW) RussianDATE OF INFO
ACQUIREDSUPPLEMENT TO
REPORT NO.

50X1-HUM

THIS DOCUMENT CONTAINS INFORMATION AFFECTING THE NATIONAL DEFENSE
OF THE UNITED STATES WITHIN THE MEANING OF THE ESPIONAGE ACT 50
U.S.C. 31 AND 32, AS AMENDED. ITS TRANSMISSION OR THE REVELATION
OF ITS CONTENTS IN ANY MANNER TO AN UNAUTHORIZED PERSON IS PRO-
HIBITED BY LAW. REPRODUCTION OF THIS FORM IS PROHIBITED.

THIS IS UNEVALUATED INFORMATION

* Documentary

50X1-HUM

THIS DOCUMENT HAS AN ENCLOSURE ATTACHED
DO NOT DETACH

CLASSIFICATION SECRET/CONTROL - U.S. OFFICIALS ONLY

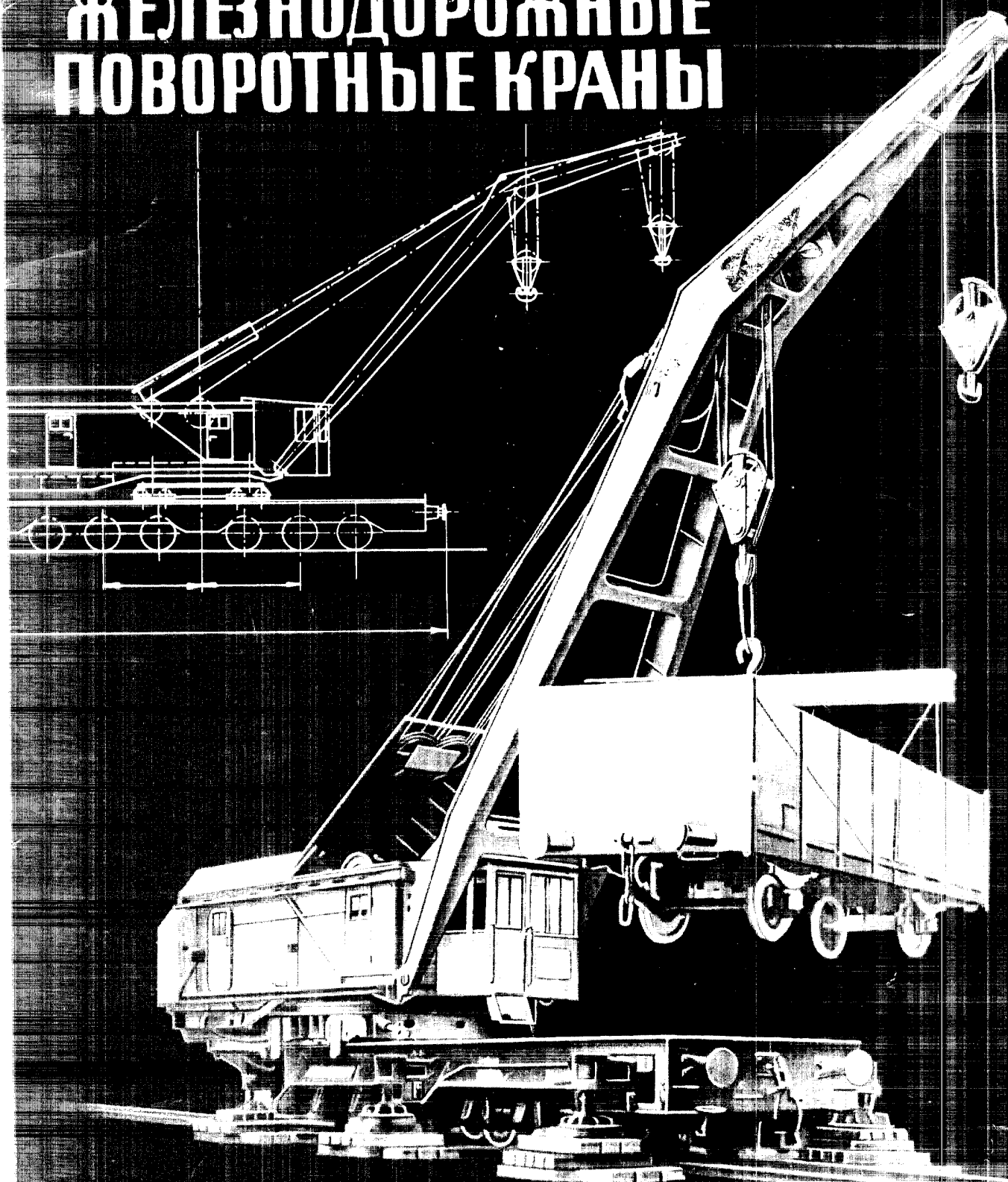
STATE	NAVY	NSRB		DISTRIBUTION							
ARMY	AIR	ORR	X								

50X1-HUM

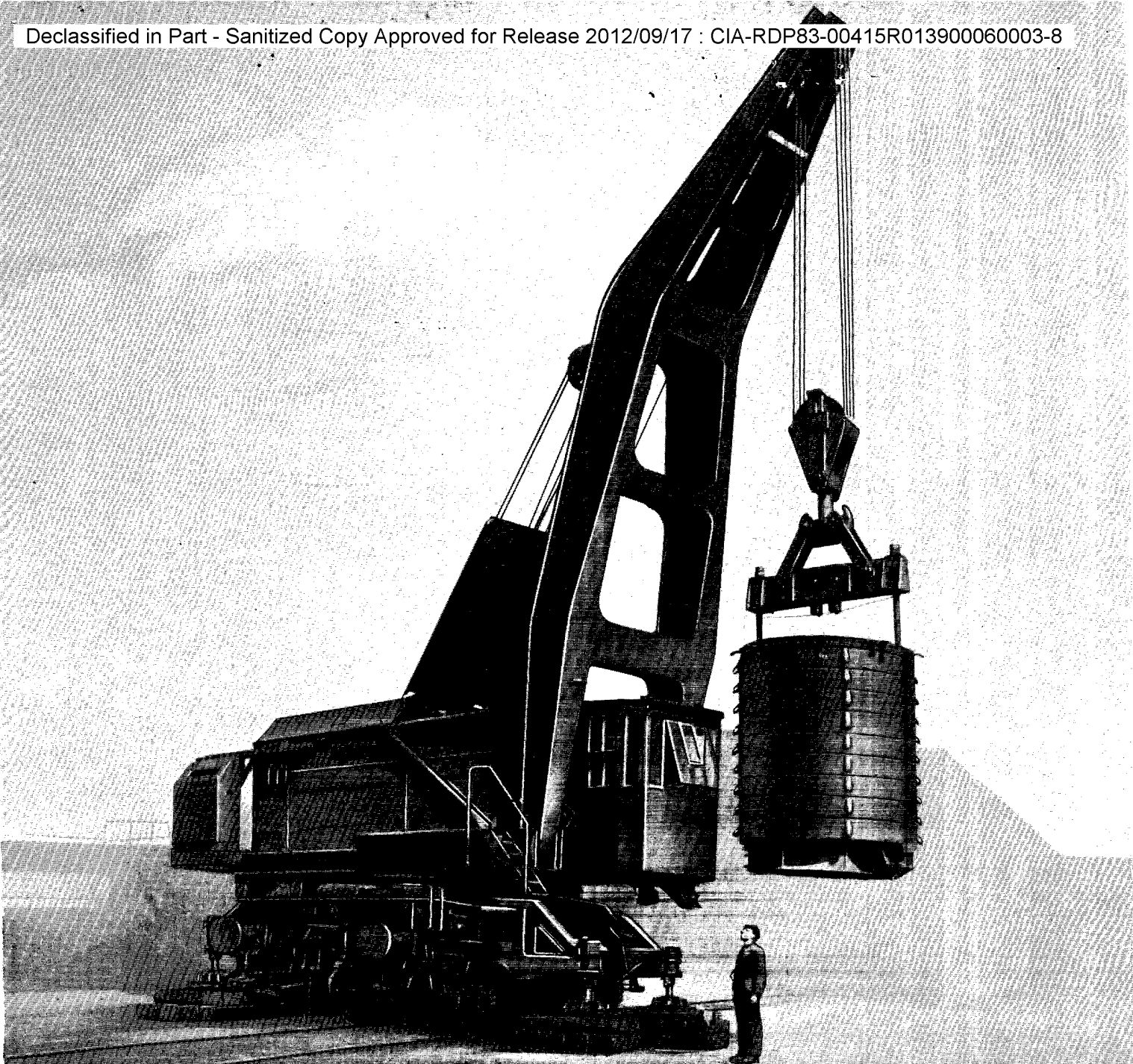
Page Denied

Next 1 Page(s) In Document Denied

ДИЗЕЛЬ-ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПОВОРОТНЫЕ КРАНЫ



ЗАВОД
УНРУИЛИБИГ
ОТД. СГАО, ТРАНСМАШ, ЛЕЙПЦИГ



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ

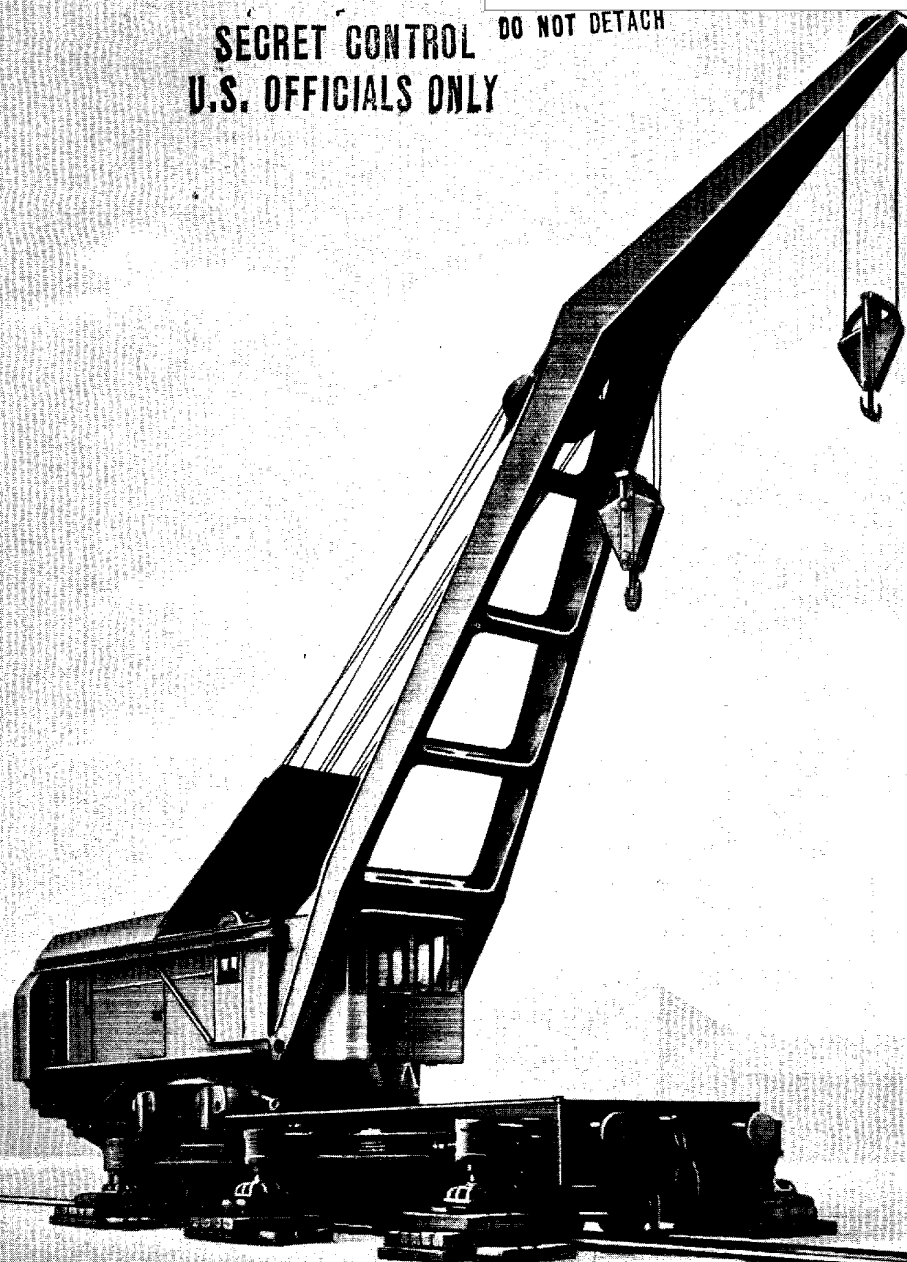
Железно-дорожные, изготавливаемые заводом краны могут быть включены в состав нормальных товарных поездов общего движения для доставки к месту назначения. Для этой цели скаты и наружные габариты кранов соответствуют габаритам железнодорожных путей и размерам путей, для работы на которых краны предназначены. На основании такого исполнения краны приспособлены для следующих работ:

- 1) Для использования при авариях и катастрофах, т. е. для расчистки железнодорожных путей, для подъема железнодорожного состава и других вспомогательных и уборочных работ после аварий и несчастных случаев на железной дороге.
- 2) Для строительных работ на железнодорожных путях, а также для укладки рельсовых путей, мостов и т. д.
- 3) Для разгрузки и погрузки штучных грузов на местах, где установка оборудования, как например мостовых кранов или погрузочных мостов, оказывается нерентабельной.

SECRET CONTROL
U.S. OFFICIALS ONLY

DO NOT DETACH

50X1-HUM



ПОВОРОТНЫЕ КРАНЫ

В выше упомянутых случаях использование таких кранов является весьма целесообразным.
Учитывая большую потребность в таких кранах, завод

"УНРУ И ЛИБИГ".

исходя от обширного опыта в области производства кранового оборудования, сконструировал такие краны и пустил их в серийное производство.

Завод в 1951 году изготовляет 2 типа Дизель-электрического железнодорожного крана:

- 1) Дизель-электрический железнодорожный поворотный кран грузоподъемностью макс. 25/10 тн.
- 2) Дизель-электрический железнодорожный поворотный кран грузоподъемностью 50 тн.

НАЗНАЧЕНИЕ

Разработанные производимые заводом два типа железно-дорожных кранов сконструированы с учетом современного опыта в Европейской практике по производству подобного типа оборудования. Эксплуатация наших кранов в различных производственных условиях показала полную надежность и безупречность в работе. Свидетельством чему является значительный спрос на эти краны из разных стран Мира.

В прилагаемом описании железно-дорожных кранов оба типа крана описываются совместно, так как в обоих кранах конструкции ряда узлов унифицированы. Конструктивные особенности каждого типа крана оговариваются особо.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПОВОРОТНЫЙ КРАН 25/10 тн.

Кран главным образом предназначается для обычно производимых на железной дороге восстановительных работ после аварий, а также для монтажа и демонтажа ферм мостов, для прокладки колеи и стрелок, для подъема вагонов на колею и для погрузо-разгрузочных работ.

Кран особенно пригоден для работ по укладке железно-дорожных путей, так как конструкция крана предусматривает передвижение верхней части крана (базирующей на промежуточной платформе) по нижней платформе на расстояние до 8,9 м.

В это время нижняя платформа покоится на опорах и кран, по этому, используется на полную мощность.

Благодаря перемещению верхней части крана при неподвижной нижней платформе граница работы крана расширяется при максимальном вылете стрелы до расстояния 13,65 метра от передней кромки буфера, а общая длина обслуживания (по оси железно-дорожной линии) достигает 41 метра.

Эта конструктивная особенность данного типа крана делает его особенно маневренным и необходимым на ряде строительных и погрузо-разгрузочных работ.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПОВОРОТНЫЙ КРАН 50 тн.

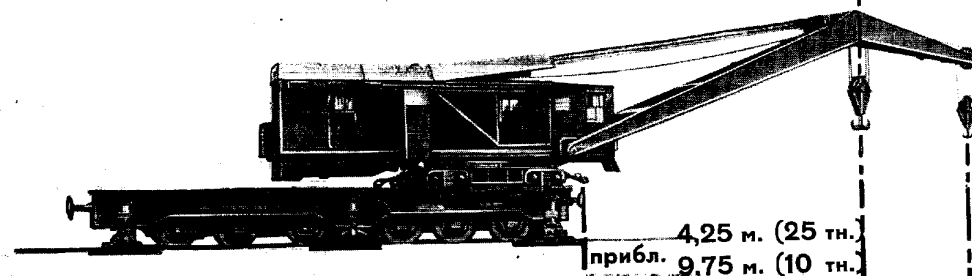
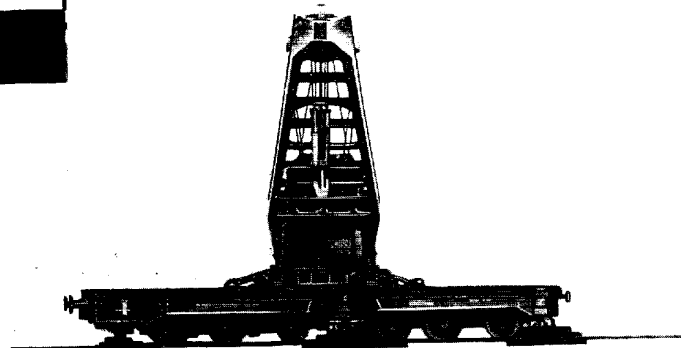
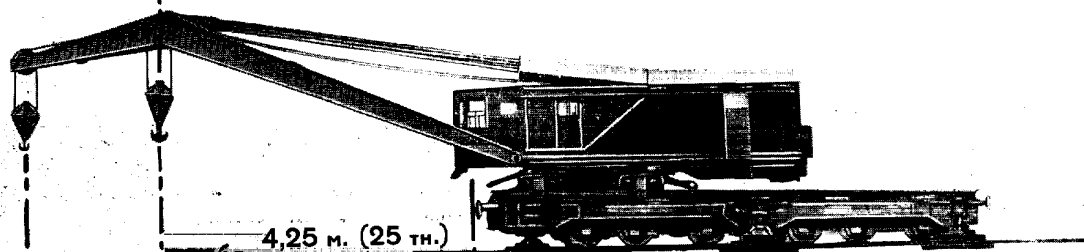
Кран, в первую очередь, предназначается для уборочных работ после аварий на железной дороге, как-то для поднятия опрокинутых и свалившихся с железно-дорожного полотна вагонов и паровозов, для освобождения путей, для подъема вагонов на колею и т. д.

Кран для таких работ приспособлен своей большой грузоподъемностью.

ПЛОЩАДЬ ОБСЛУЖИВАНИЯ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОВОРОТНЫХ КРАНОВ ГРУЗОП.
25/10 ТН. ПРИ РАБОТЕ С ОПОРАМИ.

Общая длина площади обслуживания при бл. 22,1 м. (25 тн.)
33 м. (10 тн.)



УЗЛЫ

В отдельности краны состоят из следующих узлов и деталей:

Нижняя платформа

Нижние платформы рассчитаны и сконструированы в совместной работе с известными вагоностроительными заводами, в соответствии с правилами германской железной дороги. Дополнительные условия по эксплуатации кранов на государственной железной дороге Советского Союза также выполняются; имеется например возможность включения автоматического сцепления советского типа. Нижние платформы могут быть поставлены как со скатами для ширины колеи в 1435 мм (Европейская колея), так и со скатами для ширины колеи в 1524 мм. В последнем случае краны транспортируются до пограничной станции на осях шириной колеи 1435 мм.

Полускаты колеи 1524 мм. поставляются совместно с краном и транспортируются до пограничной станции на отдельной платформе, где — благодаря соответствующей конструкции осевых подшипников и тормозных колодок — можно легко производить замену осей, если на этой станции имеется потребное для замены осей оборудование (как напр. осеопускающие приспособления).

Нижняя платформа покоится на шариковых опорах на двух 3-осных поворотных тележках, боковая подвижность которых позволяет проезд кривизной радиусом мин. в 80 м. Наружные из 3-х скатов каждой поворотной тележки исполнены нормально с ребордами, средний скат исполняется без реборд. Внутренние оси обеих поворотных рам — приводные оси для передвижения крана собственной силой, для чего эти оси имеют легко устанавливаемую ведомую шестерню, которая зацепляется с деталями привода передвижения крана. Прикрепленные к осевым втулкам подвесные рессоры соединены между собой уравнительными рычагами, чем обеспечивается возможно равномерное давление на все 3 оси поворотной рамы. Для работы крана без опор предусмотрена блокировка подвесных рессор. Для торможения кранов на поворотных рамах установлены 16-колодочный пневматический тормоз системы Матросова, действующий на 4 ходовых оси, а также ручной тормоз с маховиками.

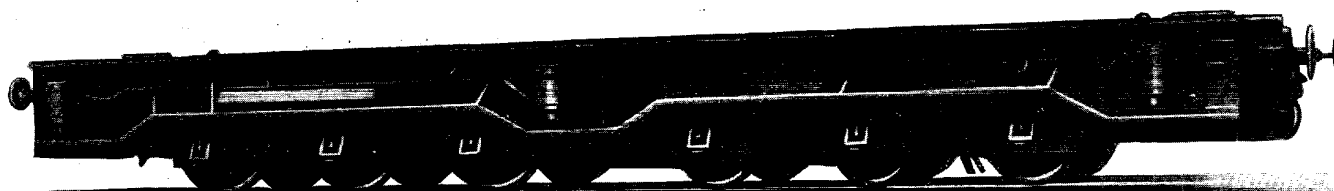
Платформы кранов покрыты гофрированным листом и снабжены подножками и ручками для удобного под'ема на них. На торцевых сторонах установлены упряжные и тяговые приспособления, приключения для пневматических проводов и рельсовые клещи, пускающие в действие шпинделями с маховиками. Все стальные детали нижней платформы изготовлены из стали

Ст. 37 и сварены полностью электрической сваркой. Для того, чтобы достичь предписанной законом устойчивости крана при поднятии тяжелых грузов, краны опираются на гидравлические опоры.

Установка опор производится при помощи гидравлических поршней, которые покоятся на опорных плитах из стального литья, наложенных на подкладываемые заказчиком на месте работы крана штабели деревянных шпал. Нагнетательной жидкостью применяется масло, накачиваемое в напорные цилиндры через установленный в нижней платформе электрический поршневой насос высокого давления. Каждый цилиндр может быть закрыт вентилем,



НИЖНЯЯ ПЛАНФОРМА



что дает возможность посредством прикрепленного к платформе ватерпаса достигнуть точного горизонтального положения крана. Путем точной пригонки гаечных болтов достигается сохранение горизонтального положения крана в случае ослабления давления в цилиндрах.

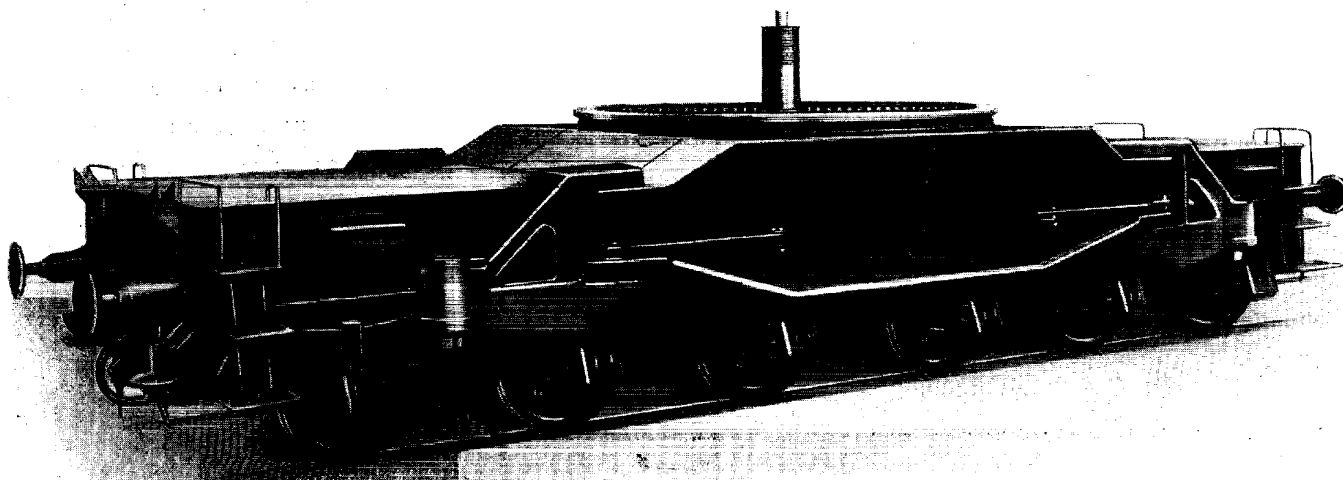
На кране грп. 25/10 тн. упор производится при помощи 6-и поворачиваемых аустрегеров, которые при следовании крана с поездом располагаются внутри платформы, а при установке опор выдвигаются простым приспособлением.

На кране грп. 50 тн. упор производится при помощи 4-х поворачиваемых опор, которые при следовании крана с поездом находятся в продольном направлении к платформе и соответственно закрепляются. При установке опоры откидываются вбок на 90° по отношению к оси железно-дорожной линии.

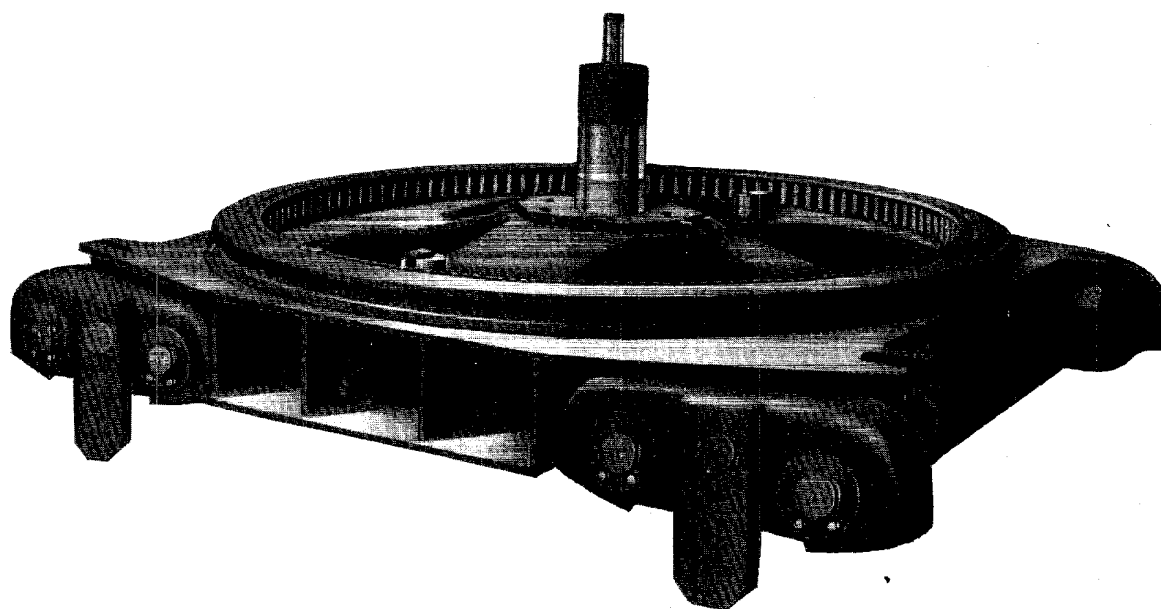
В середине под платформами в сваренной коробке редуктора расположены шестерни для привода механизма передвижения крана; через отверстия в торцевых стенах коробки редуктора передвижные шестерни зацепляются с шестернями на осях полускатов, упомянутых выше. При следовании с поездом обе шестерни отключаются при помощи рукоятки. Привод в действие производится от верхней платформы через приводные элементы.

На кране грп. 50 тн. в середине платформы установлена полая средняя цапфа, а концентрично к ней — роликовый и цевочный обод с приваренными стальными болтами.

На кране грп. 25/10 тн. на нижней платформе смонтированы рельсы из полосовой стали и зубчатая рейка для механизма передвижения верхней части крана по нижней платформе. Путь для передвижения промежуточной платформы ограничивается конечными выключателями и пружинными буферами.



ПРОМЕЖУТОЧНАЯ ПЛАТФОРМА

**железнодорожного поворотного крана 25/10 тн.**

Промежуточная платформа предусмотрена в целях увеличения сферы деятельности крана. Краны без промежуточной платформы при работе с опорами имеют минимальную площадь обслуживания, ограниченную радиусом действия грузового крюка, вне которой невозможно поднимать или опускать груз, между тем грузовые крюки крана 25/10 тн. с промежуточной платформой обслуживают все пункты внутри овальной площади в размерах 41 x 32 м.

Промежуточная платформа передвигается на нижней платформе на 8,9 м. посредством 8-и ходовых колес, находящихся в подвесках. Оси подвесок расположены в комплктно сваренной электрическим способом раме. В середине рамы установлена полая средняя цапфа, а концентрично к последней — стальной роликовый и цевочный обод с приваренными стальными роликами. В нижнем краю средней цапфы расположено зацепляющееся с зубчатой рейкой нижней платформы зубчатое колесо, которое через коническую передачу соединяется с установленным в верхней платформе приводом и осуществляет передвижение промежуточной платформы, а вместе с ней и всей верхней части крана. Для ПРЕДОХРАНЕНИЯ ОТ ОПРОКИДЫВАНИЯ при большой нагрузке все 4 подвески снабжены специальными приспособлениями, гарантирующими полную надежность при работе крана против опрокидывания.

В случае, если кран должен работать без опор при поднятии небольших грузов, необходимо застопорить промежуточную платформу в середине нижней платформы. В этом положении часть зубчатой рейки может быть перемещена на нижней платформе при помощи ручного маховика и таким образом выключает привод промежуточной платформы, а включает привод нижней платформы. Это значит, что тем же самым мотором приводится или промежуточная платформа, или нижняя платформа.

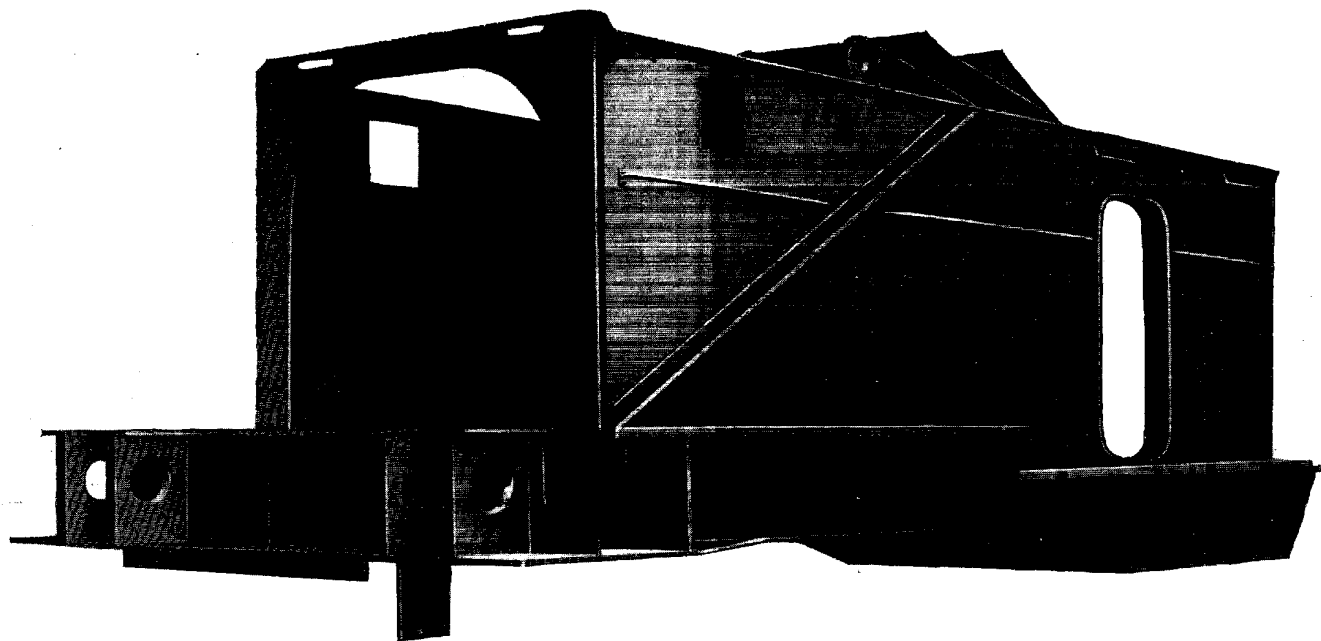
При транспортировке крана промежуточная платформа надежно застопаривается на нижней платформе при помощи болтов с натяжными замками.

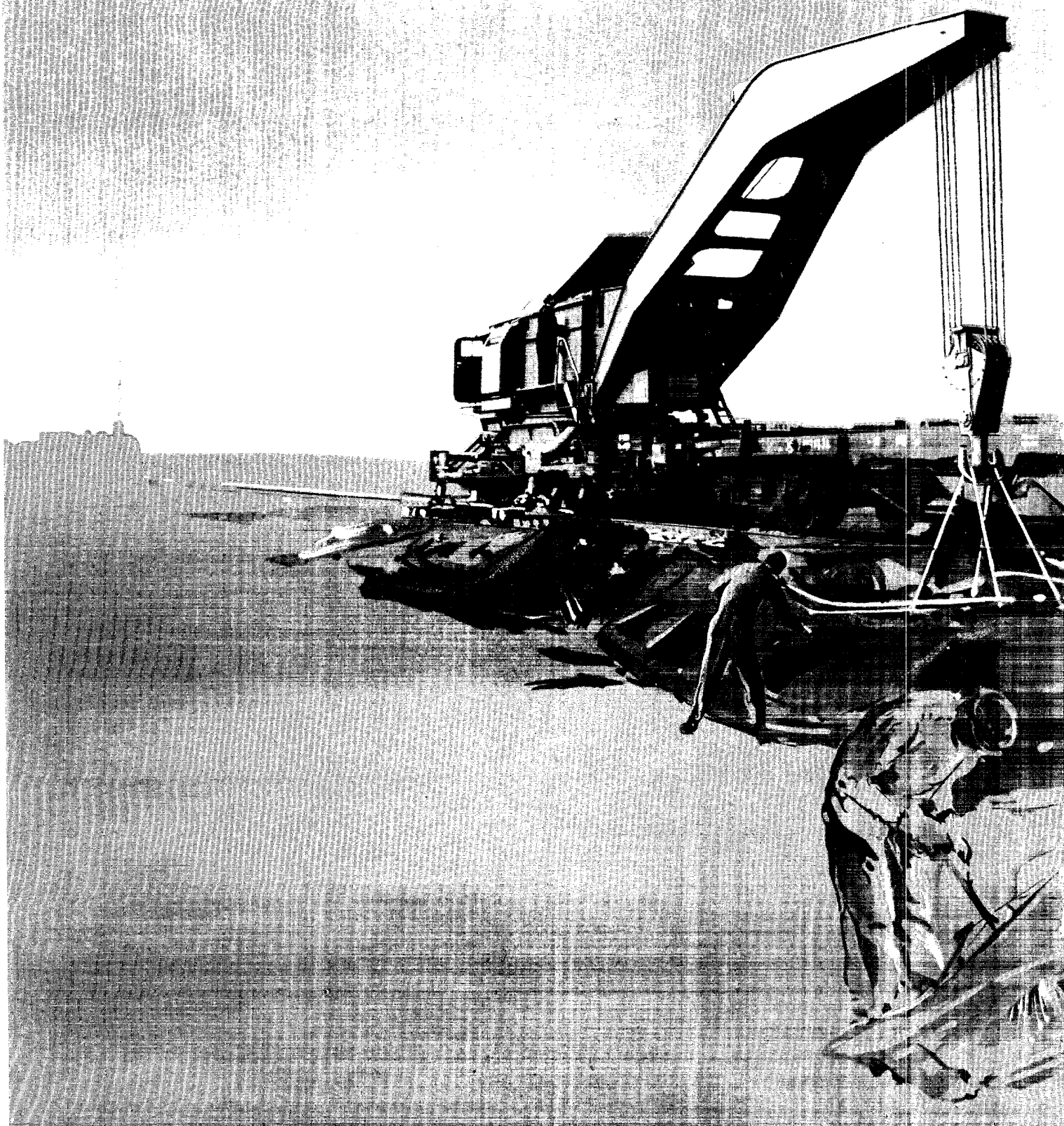
ВЕРХНЯЯ ПЛАТФОРМА

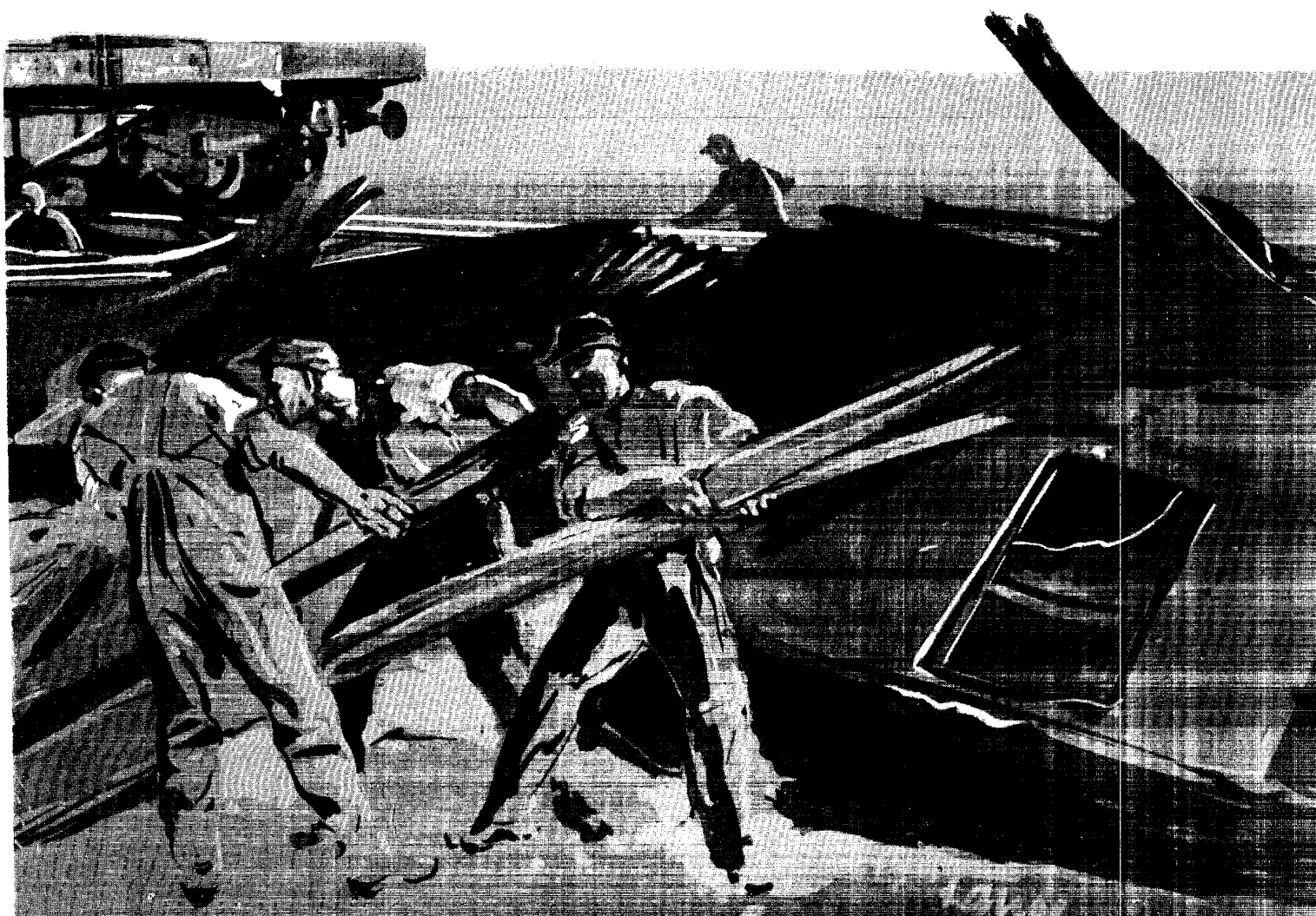
Металлоконструкция верхней платформы комплектно сварена электрической сваркой из стали Ст. 37. На состоящей из продольных и поперечных балок ПЛАТФОРМЕ воздвигнуты боковые стены в виде трапеции, которые по середине соединены крепкой поперечной балкой. Эта платформа покоится при кране 25/10 тн. на четырех поворотных роликах, а при кране 50 тн. на четырех передних, расположенных в подвесках, и на 2 задних поворотных роликах; она поворачивается вокруг средней цапфы. Вверху верхняя платформа закрыта крышей, соответствующей габаритным размерам германской железной дороги. Задняя часть крыши жестко прикреплена, между тем передняя часть исполнена в откидном виде. При поднятии стрелы эта часть крыши самостоятельно откидывается вверх. На переднем конце верхней платформы между концевыми частями стрелы расположена КАБИНА КРАНОВЩИКА, снабженная большими окнами. На обеих продольных сторонах платформа в виде консоли выступает над плоскостью боковых стен и несет ходовые рельсы и приводные шпиндели передвижных противовесов. Это уширение, покрытое гофрированным листом, одновременно служит соединительным мостиком между кабиной и дизельной станцией.

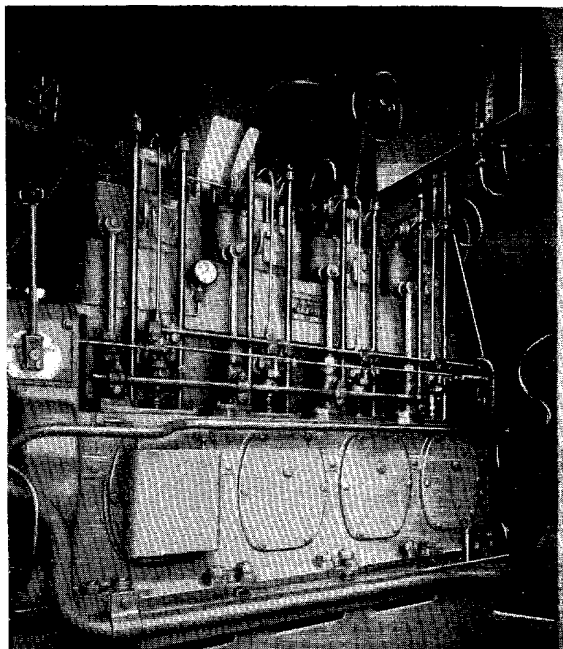
СИЛОВАЯ СТАНЦИЯ помещена в задней части верхней платформы. Двигатель применяется ДИЗЕЛЬНО-ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ, который отличается от всех других видов привода преимуществом быстрой готовности к эксплуатации, удобного и наглядного способа обслуживания, чистоты, небольшой потребности в обслуживающем персонале и наибольшей безопасности эксплуатации.

В силовой станции на тяжелом, покоящемся на 6-и глушителях вибраций, чугунном фундаменте установлен четырех-тактный дизель "Букау-Вольф-Магдебург", который непосредственно сцепляется с генератором трехфазного тока мощностью прим. 60 КВА. Принадлежности как например радиатор, насосы для охлаждающей воды, топлива и смазки, резервуар топлива, пусковой пневматический баллон, запасной ручной компрессор, выхлопная труба и т. д. располагаются соответствующим образом. Установленные в силовой станции и в кабине манометры для смазочного масла обеспечивают постоянный контроль за смазкой мотора.









Силовая станция

Приводные механизмы для передвижения, поворота, под'ема и втягивания стрелы помещены в средней части верхней платформы; первые два из них установлены непосредственно на платформе, а все другие совместно с канатными барабанами на особой раме лебедки. Приводы состоят из крановых моторов трехфазного тока, сцепляющихся через эластичную муфту (с двойноколодочным тормозом) с редукторами, которые работают в масляной ванне и на подшипниках качения. Все остальные приводные элементы работают на подшипниках скольжения.

При кране грп. 25/10 тн. посредством кулачковой муфты, приводящейся в действие из кабины, можно включать или механизмы главного, или вспомогательного под'емов. При этом скорость под'ема вспомогательного крюка больше скорости под'ема главного крюка в 2,5 раза.

При кране грп. 50 тн. путем применения приводящейся в действие из кабины кулачковой муфты имеется возможность при грузах весом до 15 тн. повышать скорость под'ема в $3\frac{1}{3}$ -раза против нормальной скорости под'ема при работе с полным грузом.

Чугунные канатные барабаны снабжены чисто нарезанными канавками для канатов под'ема и втягивания стрелы.

Механизм под'ема стрелы исполнен с 10-ю стренгами. Канаты и сверху и снизу направлены через 4 ролика. Нижние ролики прикреплены к тягам механизма под'ема стрелы, которые подвижно соединены с верхней поперечной балкой верхней платформы. Оба механизма под'ема, а также механизм под'ема стрелы снабжены автоматическими конечными выключателями для ограничения наивысших и наинизших положений крюков и стрелы.

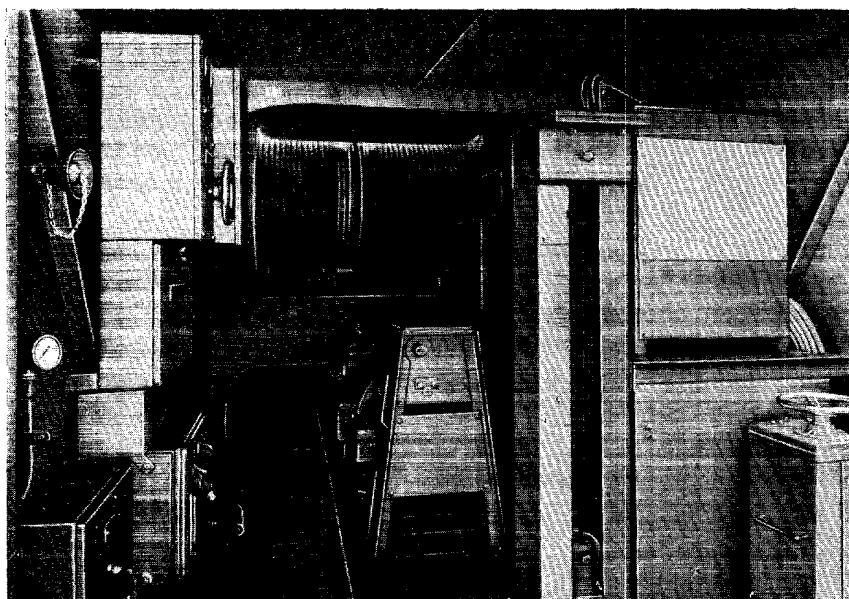
Противовесы изготавливаются из чугуна и монтируются на небольших тележках, передвигаемых электрическим приводом вдоль боковых стен верхней платформы. Они приводятся в действие, установленным в заднем конце платформы, электромотором трехфазного тока, который через разные приводные элементы пускает в ход шпиндели, передвигающие противовесы. К трем — при кране грп. 50 тн. четырем — видам рабочего состояния (работа с опорами, работа без опор, следование с поездом) принадлежат три — при кране грп. 50 тн. четыре — определенных положения противовесов, при которых последние застопариваются болтами.

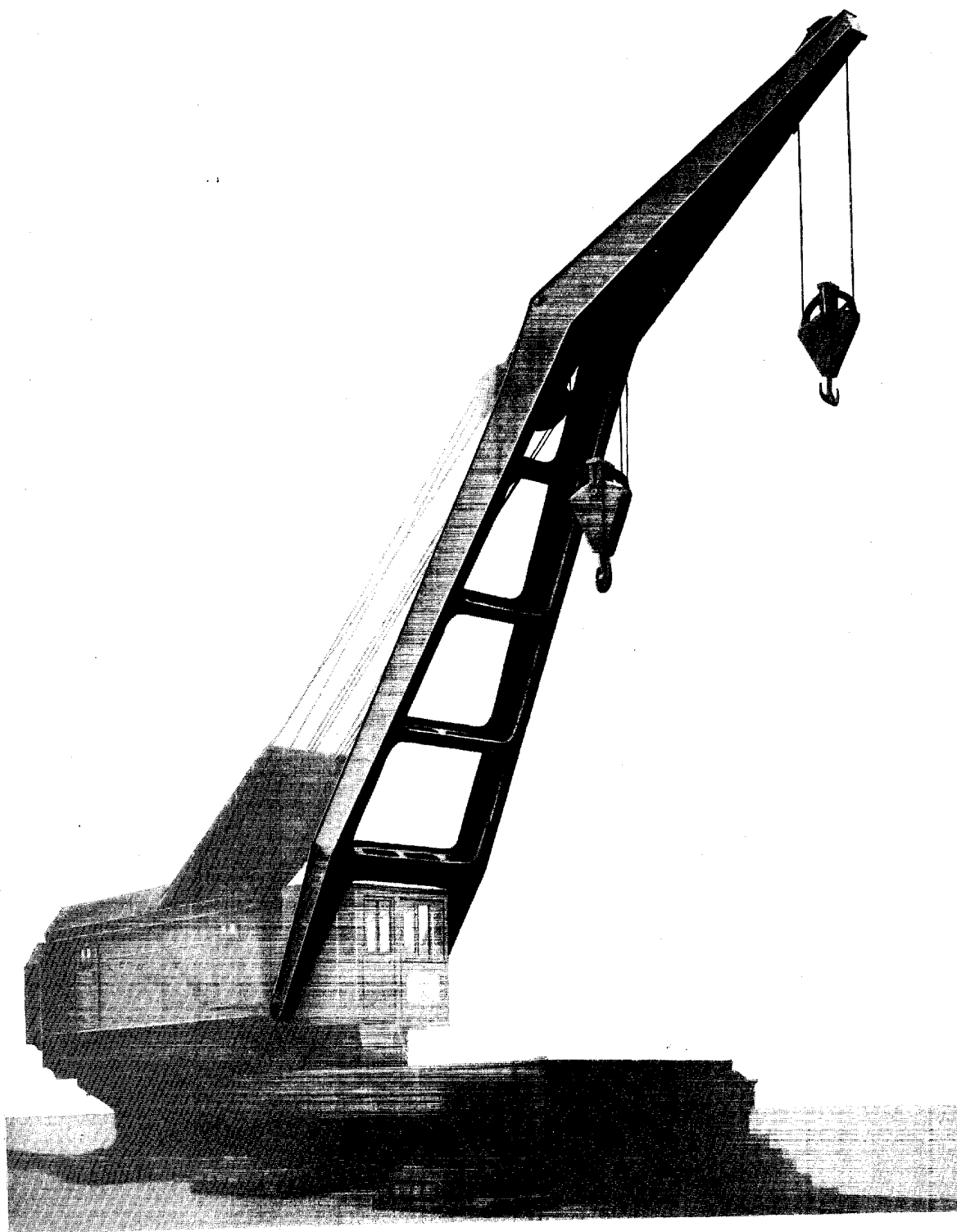
При кране грп. 50 тн. пути для передвижения противовесов могут быть удлинены на задней стороне прим. на 1,5 м. удлиняющим куском, выдвигающимся при помощи ручной лебедки. Этим самым дается возможность оставлять на кране противовесы и при следовании с поездом.

В случае дефектов электропривода, все приводные механизмы кранов можно пускать в ход от руки посредством рукоятки. Все движения, за исключением передвижения крана собственной силой, ограничиваются автоматическими конечными выключателями.

Управление отдельными механизмами крана производится из кабины крановщика, снабженной большими окнами. В кабине установлены контроллеры и реостаты, главный выключатель с предохранителями для каждой цепи тока, педали ножных тормозов, переключающий рычаг, указатели по величине вылета стрелы и по положению противовесов, таблица грузопод'емности, указательные щиты для обслуживания, измерительные инструменты, выключатели и т. п. Кроме того имеется звуковая сигнализационная установка к дизельной станции.

Взгляд из кабины крановщика на приводные механизмы крана грп. 25/10 тн.





Стрелы изготовлены комплектно сваренной сплошной конструкцией из стали Ст. 37, с изгибом в точке приложения сил канатов для втягивания стрелы, чем обеспечивается и при наибольшем втянутом положении стрелы свободная переноска полезного груза. Стрелы усилены поперечными связями в виде рам. Стрелы на нижнем конце исполнены в виде портала; этим дается возможность крановщику в каждом рабочем положении стрелы наблюдать за работой. Нижние опорные концы стрелы подвижно прикреплены к платформе верхней тележки.

В изгибе стрел гибко укреплены блоки полиспастов для под'ема стрелы.

В головках стрел расположены ролики для канатов под'ема. На стренгах канатов подвешены НИЖНИЕ БЛОКИ, оборудованные поворачиваемыми двурогими грузовыми крюками по нормам ДИН.

Для освещения рабочей площади на стрелах установлен прожектор.



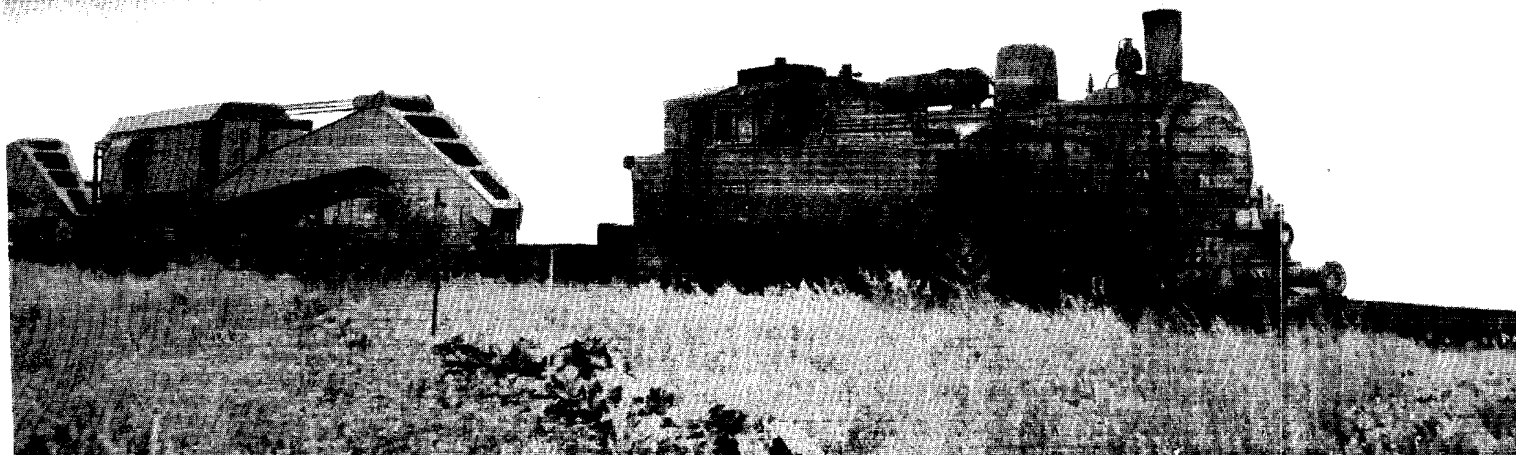
ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ СЛЕДОВАНИЯ С ПОЕЗДОМ

Для следования кранов в составе поездов стрелы опускаются так, чтобы все части их находились в пределах габаритных линий. Для заполнения свободного пространства между буферами нижней платформы крана и буферами последующего вагона необходимо включить запасную платформу. Эта запасная платформа необходима и тогда, когда кран прицепляется к концу поезда. На имеющиеся на запасной платформе деревянные подкладки опускаются нижние блоки, при ослабленных подъемных канатах. Кроме того запасная платформа служит для транспортировки необходимых для установки опор крана стальных опорных плит, шпал, подкладочных листов и т. п.

При кране грп. 25/10 тн. на запасной платформе смонтирован короткий рельсовый путь для небольшой опорной тележки, на которую посредством цапфы с шариковым шарниром опирается острие стрелы.

Крепление стрелы позволяет передвижение по железно-дорожным путям с значительной кривизной пути.

При кране грп. 50 тн. стрела при следовании с поездом висит на канатах втягивания.

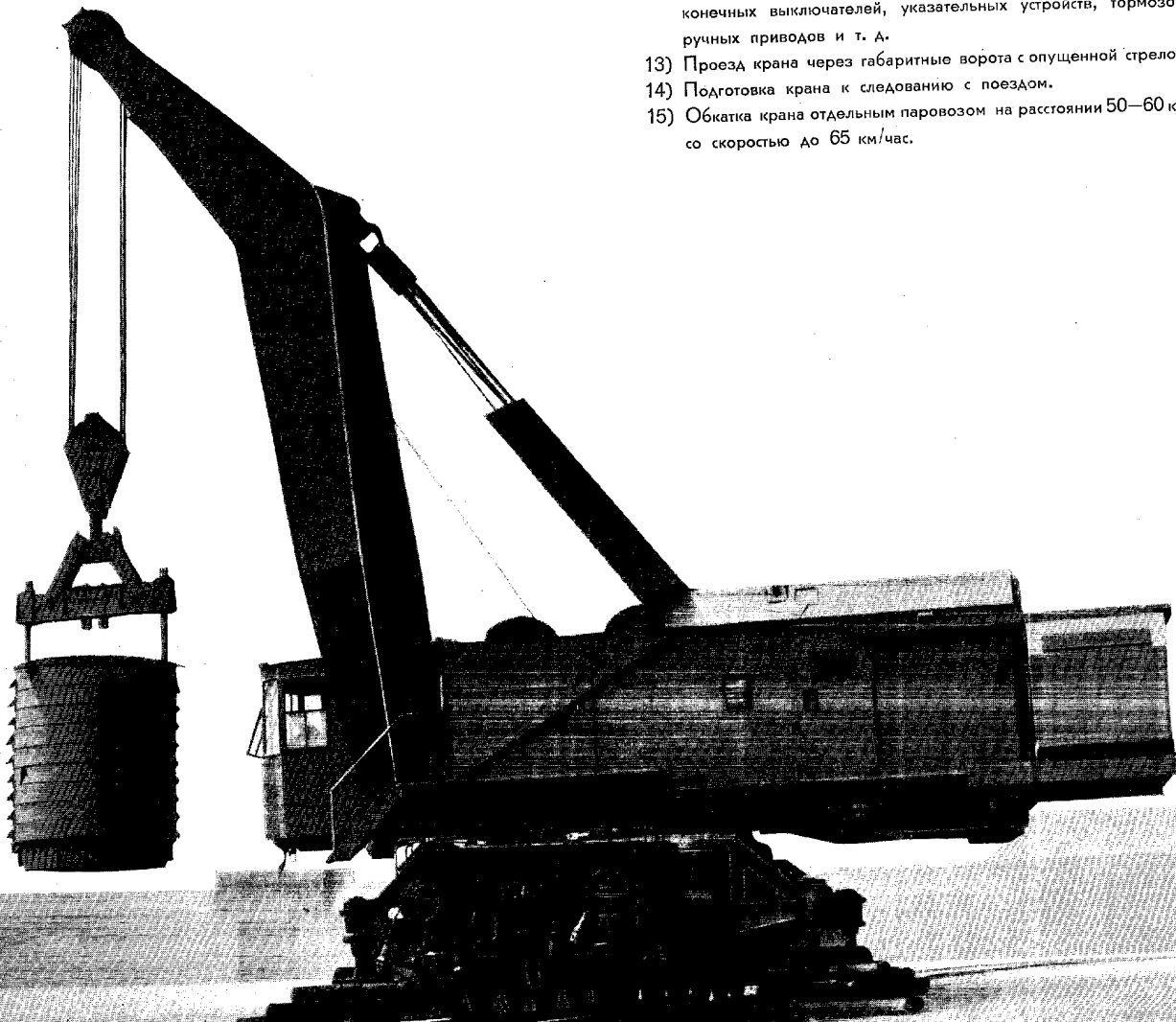


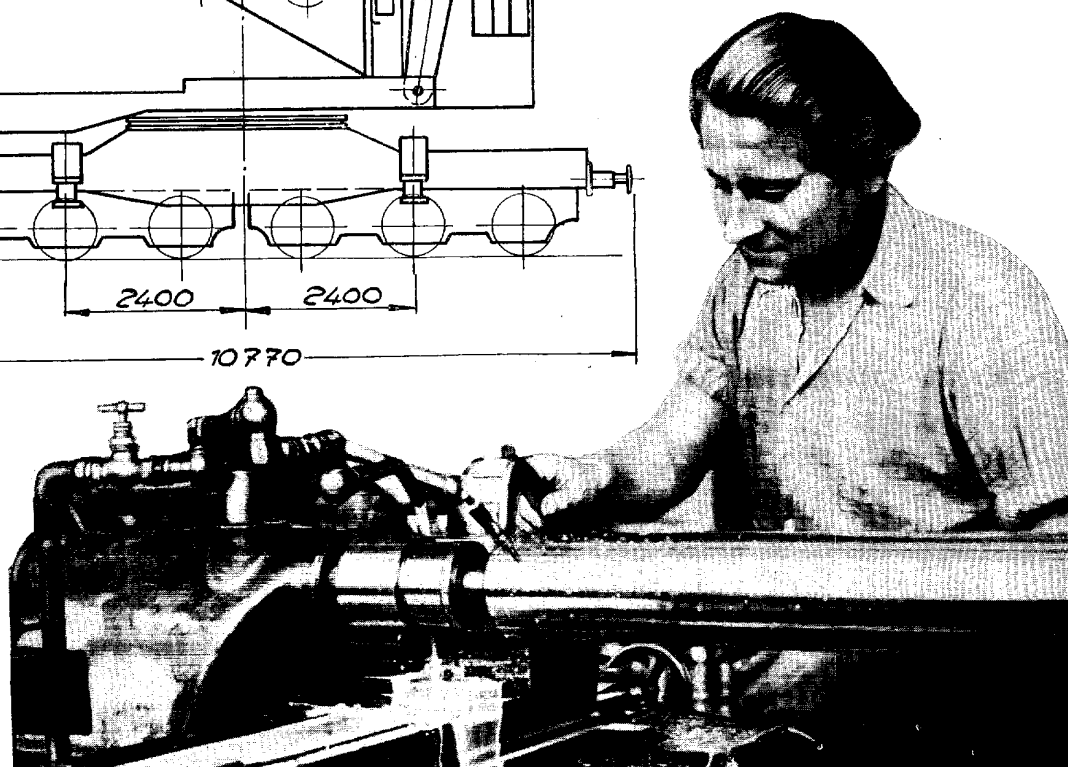
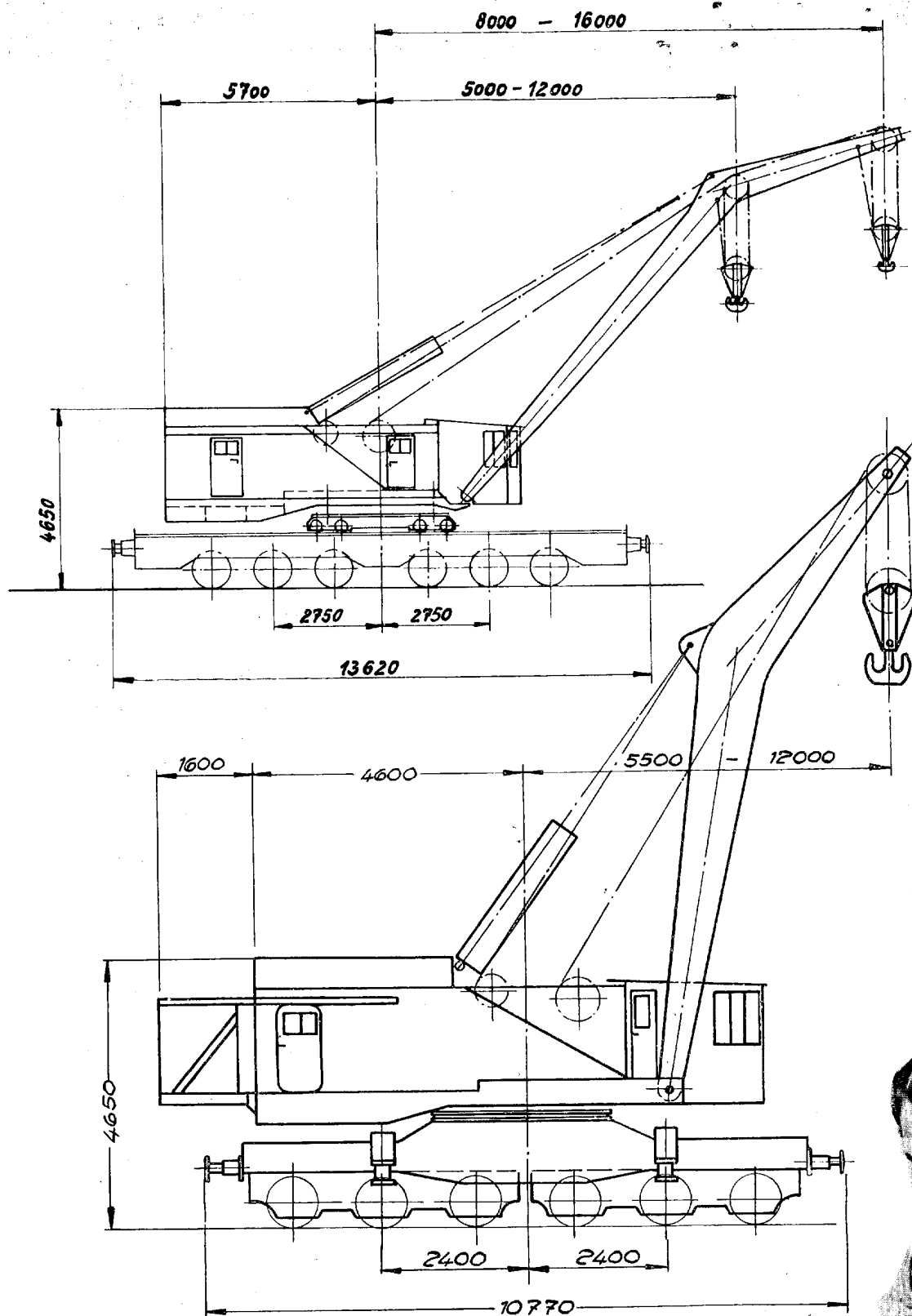
ЗАВОДСКАЯ ПРИЕМКА И ИСПЫТАНИЕ

КАЖДЫЙ железнодорожный поворотный кран в процессе изготовления проверяется Отделом Технического Контроля завода и до сдачи подвергается тщательному испытанию; этим самым обеспечивается, что заводом выпускается только качественная продукция.

Выписка из программы испытаний для железнодорожного поворотного крана грп. 50 тн.:

- I. Кран при работе с опорами; противовесы в положении I; механизм под'ема включен на небольшую скорость:
 - 1) Груз 62,5 тн., вылет 6,3 м.: Статическое испытание 15 мин.; стрела перпендикулярна к колею.
 - 2) Груз 50 тн., вылет 6,3 м.: Замер скорости под'ема и опускания секундомером на пути по 1 м. (по 3 раза).
 - 3) Груз 50 тн., вылет 6,3 м.: Замер пути торможения при торможении груза из скорости опускания (3 раза).
 - 4) Груз 50 тн., вылет 6,3 м.: Замер скорости поворачивания путем установления (секундомером) времени по 1 полному повороту (2 х направо, 1 х налево или наоборот).
- II. Кран при работе с опорами; противовесы в положении II; удлинение пути противовесов не выдвинуто.
 - 5) Груз 18,75 тн., вылет макс. 10,5 м.: Замер скорости втягивания стрелы секундомером по 1 м. пути втягивания (по 3 операции под'ема и опускания).
 - 6) Груз 18,75 тн., вылет 5,5 м.: Испытание на опрокидывание при вылете 5,5—6,2 м. При этом гидравлические опоры на стороне нагрузки установить с зазором прим. 20 мм. Подвесные рессоры блокированы. Замер наибольшей высоты крюка над верхней кромкой подкранового рельса при вылете 5,5 м. и 12 м.
 - 7) Без груза: Замер наибольшей высоты крюка над верхней кромкой подкранового рельса при вылете 5,5 м. и 12 м.
- III. Кран при работе без опор; противовесы в положении III; подвесные рессоры нижней платформы блокированы:
 - 8) Груз 18,75 тн., вылет 5,5 м.: Статическое испытание (15 мин.).
 - 9) Груз 15 тн., вылет 5,5 м.: Замер скорости под'ема и опускания секундомером по 1 м. пути под'ема (по 3 раза); при этом механизм под'ема включен на большую скорость (5 м/мин.).
 - 10) Груз 15 тн., вылет 5,5 м.: Замер скорости передвижения нижней платформы секундомером по 5 м. пути передвижения (2 х вперед, 1 х назад или наоборот).
 - 11) Груз 15 тн., вылет 5,5 м.: Замер сопротивления при передвижении (определение силы тяги на упругом крюке на горизонтальном участке пути динамометром, как при кране грп. 25 тн.).
 - 12) Осмотр и испытание всех остальных деталей как например конечных выключателей, указательных устройств, тормозов, ручных приводов и т. А.
 - 13) Проезд крана через габаритные ворота с опущенной стрелой.
 - 14) Подготовка крана к следованию с поездом.
 - 15) Обкатка крана отдельным паровозом на расстоянии 50—60 км. со скоростью до 65 км/час.





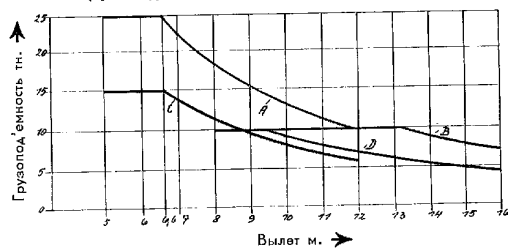
ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Таблица технических данных

железнодорожных поворотных кранов с дизель-электрическим приводом

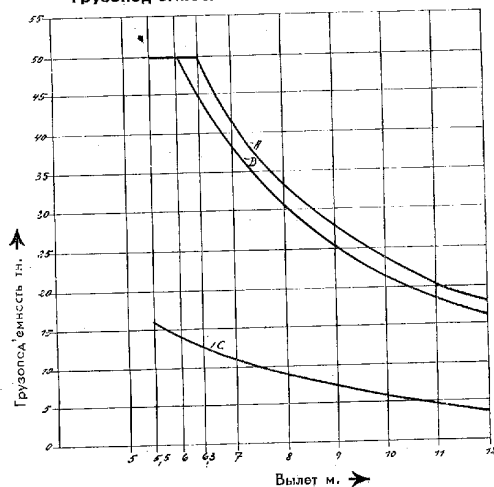
	25/10 тн.	50 тн.
Грузоподъемность и основные размеры		
Максимальная грузоподъемность на главном крюке	25 тн.	50 тн.
на вспомогательном крюке	10 тн.	—
Вылет главного крюка	5—12 м.	5,5—12 м.
вспомогательного крюка	8—16 м.	—
противовесов	5,70 м.	5,11 м.
противовесов при опущенной укосине противовесов	—	6,33 м.
Высота крана при следовании с поездом	4,62 м.	4,62 м.
Максимальная высота крюка над головкой рельса		
при наименьшем вылете		
на главном крюке	9 м.	10 м.
на вспомогательном крюке	12 м.	—
при максимальном вылете		
на главном крюке	3,5 м.	6 м.
на вспомогательном крюке	3 м.	—
Высота подъема главного крюка	11 м.	10 м.
вспомогательного крюка	15 м.	—
Общий вес	ок. 106 тн.	ок. 97 тн.
Рабочие скорости		
Подъем на главном крюке	3 м/мин.	свыше 15 тн. : 1,5 м/мин.
на вспомогательном крюке	7,5 м/мин.	до 15 тн. : 5 м/мин.
Втягивание стрелы	0,5 м/мин.	0,5 м/мин.
Вращение	1 об/мин.	0,5 об/мин.
Передвижение промежуточной платформы	15 м/мин.	—
нижней платформы собственной силой	15 м/мин.	15 м/мин.
противовесов	6 м/мин.	3 м/мин.
Максимальная допустимая скорость транспортировки чужой силой	65 км/час	65 км/час
Нижняя платформа		
Количество осей	6	6
поворотных тележек	2	2
Расстояние поворотных цапф	5,5 м.	4,8 м.
Общая длина через буфера	13,62 м.	10,77 м.
Наименьший радиус проезжаемых поворотов	80 м.	80 м.
Управление тормозом	воздушн. давл. и ст. руки	воздушн. давл. и от руки
Количество торможенных осей	4	4
Давление оси при следовании с поездом	ок. 17 тн.	ок. 16 тн.
Максимальное давление колеса при работе без крепления	ок. 16,5 тн.	ок. 15 тн.
Крепление		
Количество аустрегеров	6	4
Расстояние опорных стоек	3,8 м.	4,8 м.
Максимальное давление на опорные стойки	ок. 80 тн.	ок. 85 тн.
Привод крепления	электро-гидравл.	электро-гидравл.
Давление масла в напорных цилиндрах	ск. 150 ати	ок. 150 ати
Производительность масляного насоса	5 л/мин.	5 л/мин.
Промежуточная платформа		
Расстояние между осями	2,6 м.	—
Ширина колеи	2,65 м.	—
Длина проезжаемого пути на нижней платформе	8,9 м.	—
Силовая станция		
Мощность дизеля	100 лс.	100 лс.
Мощность генератора	60 ква	60 ква
Число оборотов	750 об./мин.	750 об./мин.
Род тока	трехфазный	трехфазный
Напряжение силового тока	380 в.	380 в.
Напряжение осветительного тока	127 в.	127 в.
Количество электромоторов	6	6

Грузоподъемность в зависимости от вылета



Кривая А — Главный крюк } противовесы в положении I
Кривая В — Вспомогательный крюк } (с креплением)
Кривая С — Главный крюк } Противовесы в положении III
Кривая D — Вспомогательный крюк } (без крепления)

Грузоподъемность в зависимости от вылета



Кривая А при положении I противовесов (с креплением)
Кривая В при положении II противовесов (с креплением)
Кривая С при положении III противовесов (без крепления)

Учитывая запросы потребителей и используя накопившийся на заводе опыт по конструированию дизель-электрических железнодорожных поворотных кранов, завод в настоящее время проектирует железнодорожные краны грузоподъемностью 100 и 10 тн.

Железнодорожный поворотный кран грп. 100 тн.

проектируется заводом для использования как:

- а) кран для работы на перевалочных пунктах для погрузки и разгрузки особо тяжелых грузов;
- б) кран для аварийно-вспомогательных работ на железных дорогах.

В случае, если при оформлении заказа на поставку крана грузоподъемностью 100 тн. заказчик оговорит, что кран будет работать на аварийно-вспомогательных работах, завод — при желании заказчика — может включить в объем поставки вспомогательный поезд из 4-х вагонов в составе:

1. одного вагона для команды поезда с бытовыми помещениями: спальными купе, кухней и помещением для хранения продовольственных запасов;
2. одного вагона-мастерской, снабженной оборудованием, необходимым для выполнения ремонтных, автогенных и сварочных работ при аварийно-восстановительных работах;
3. одного санитарного вагона с необходимым оборудованием;
4. одной платформы для перевозки минимально необходимого количества шпал, рельсов и других материалов.

Железнодорожный поворотный кран грп. 10 тн.

проектируется для использования на товарных складах и промышленных предприятиях, имеющих разветвленные железнодорожные подъездные пути и не обеспеченных в достаточной мере стационарными подъемно-транспортными сооружениями.

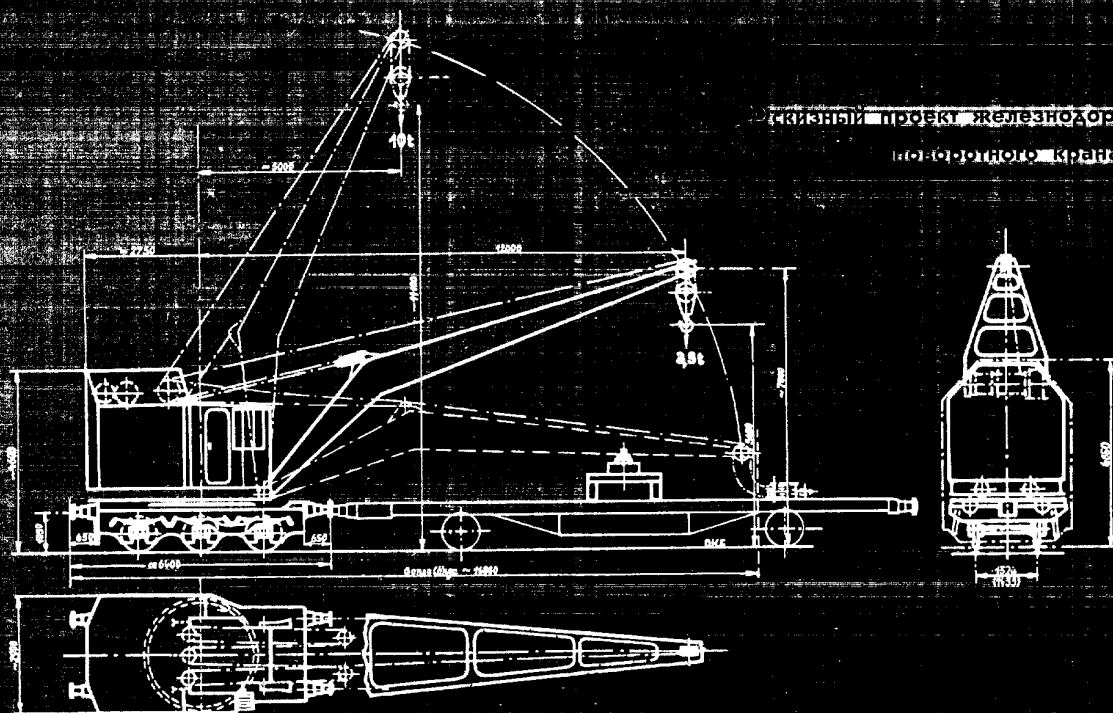
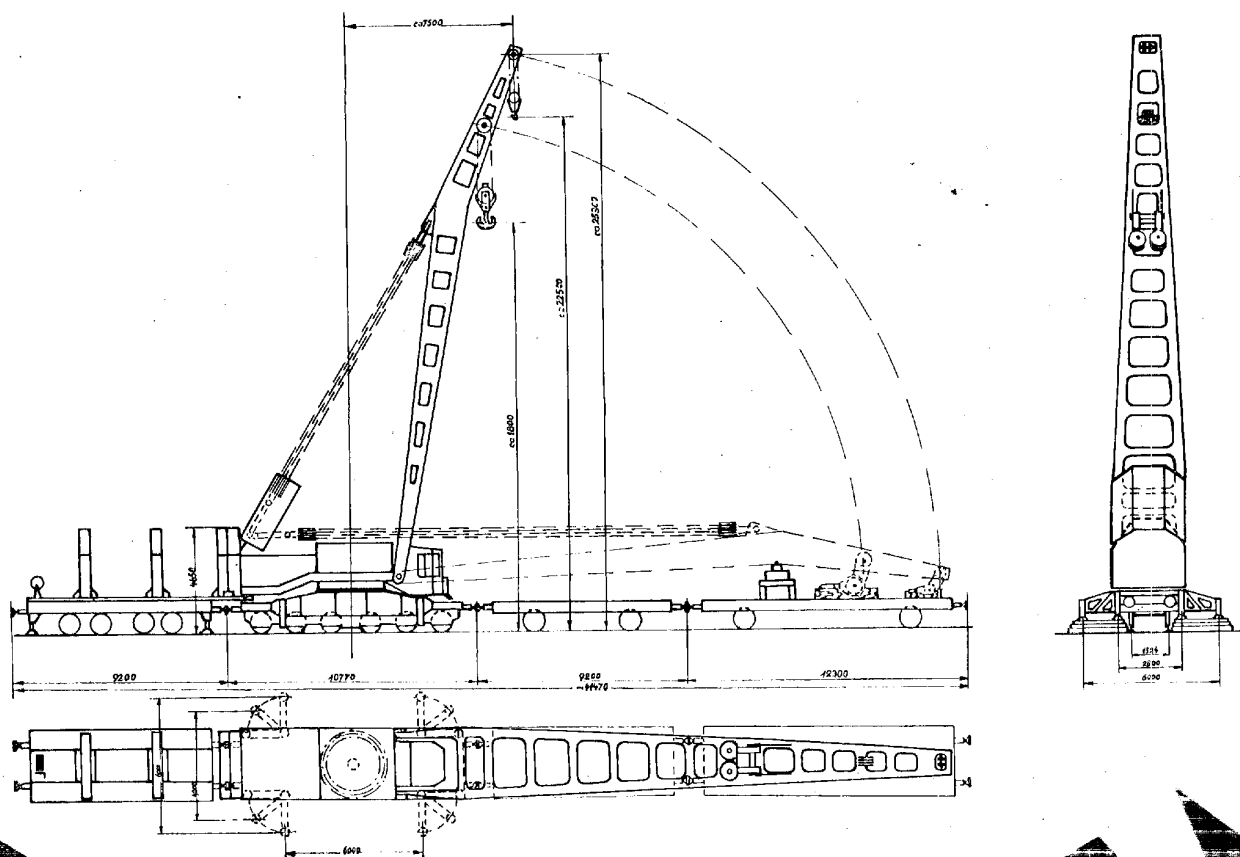
Этот кран проектируется для работы без дополнительных опор, со значительными скоростями подъема груза и передвижения по путям, что сделает его высокопроизводительным подъемным механизмом.

А дизель-электрический привод дает этому крану ряд дополнительных преимуществ по сравнению с применяемыми в настоящее время кранами с паровыми машинами.

Заказы на железнодорожные краны новых типов завод принимает со сроками поставки:

- а) кран грузоподъемностью 100 тн. — начиная со второго полугодия 1952 года;
- б) кран грузоподъемностью 10 тн. — начиная со второго квартала 1952 года.

Эскизный проект железнодорожного поворотного крана 100/10 тн.



Кроме упомянутых в настоящем каталоге дизель-электрических железно-дорожных кранов — завод выпускает следующую продукцию:

1. Металлургические краны различного назначения.
2. Мостовые электрические краны различной грузоподъемности.
3. Пассажирские лифты.
4. Грузовые лифты.
5. Вагоноопрокидыватели для выгрузки сыпучих грузов.
6. Различные элеваторы и транспортеры, а также другие виды подъемно-транспортных сооружений.



Заказы на продукцию завода направлять по адресу:

Главное Управление
СОВЕТСКИМ ИМУЩЕСТВОМ
ЗА ГРАНИЦЕЙ
Москва, ул. Чкалова 36

Адрес для телеграмм:
Москва, ГЛАВОСВЗАГРАНИМУЩЕСТВО

Всесоюзное объединение
МАШИНОИМПОРТ
Москва, ул. Кузнецова 21

Адрес для телеграмм:
Москва, МАШИНОИМПОРТ

Содолтанг-Тангос-Тон

Г.В. 2004

50X1-HUM

Page Denied